SEÑORA PRESIDENTA.- Está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 26 minutos)

Corresponde recibir al Inciso 10, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a efectos de que brinde su punto de vista sobre la Rendición de Cuentas y el Balance de Ejecución Presupuestal.

Tiene la palabra el Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi.

SEÑOR MINISTRO.- Señores Senadores: las normas que en esta Rendición de Cuentas tienen que ver con el Inciso 10 y con el desarrollo de las actividades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas son, por cierto, muy amplias, por lo que vamos a procurar hacer algunos comentarios sobre lo que entendemos que son aspectos fundamentales a tener en cuenta como marco para lo que puede ser el análisis de la gestión que viene desarrollando la Cartera. También abordaremos el contenido de alguno de los artículos que se incluyen en esta Rendición de Cuentas.

Una de las preocupaciones que queremos plantear -que la hemos abordado como uno de los principales desafíos en lo que va de la gestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas- es la necesidad que el país tiene de desarrollar su infraesructura, recuperando el tiempo que a nuestro entender se ha perdido desde 1999 en adelante y particularmente en los últimos años, más concretamente en 2002, 2003 e, incluso en 2004 y 2005. ¿Por qué digo esto? Porque en ese tiempo, el enlentecimiento de las inversiones que se había manifestado en la segunda mitad del siglo pasado se agravó en forma sustancial, determinando un proceso en el que las inversiones que se llevaban adelante ni siquiera eran suficientes para el mantenimiento de la infraestructura ya instalada, por lo que el país se fue deteriorando cada vez más.

De esa manera, no sólo iba perdiendo posibilidades, sino también comprometiendo las que se habían acumulado en otras épocas.

Contamos con gráficas que marcan, en algunos casos en forma dramática, lo que significó la desaparición de inversiones en obras, por ejemplo, en lo que respecta al mantenimiento de toda la infraestructura de regulación que tenían las costas y los puertos del país. Además, cuando en este último tiempo hemos abordado y discutido con los Directores cómo lograr un crecimiento de la inversión, nos hemos encontrado con que es muy difícil que se concrete de un día para el otro; del mismo modo que se fue frenando la inversión en infraestructura, haciendo perder capacidad de trabajo al Estado y a las propias empresas privadas, ahora debemos ir recuperando los niveles de inversión en forma paulatina, porque tanto el Estado como las empresas privadas adolecen de falta de equipos, de falta de cuadros intermedios y también de falta de funcionarios especializados, como para poder absorber la gran cantidad de mano de obra que podría generar el aumento del ritmo de inversiones.

Debo decir que comenzamos 2005 en esta situación de recursos absolutamente insuficientes desde el punto de vista presupuestal. Cuando ese año concurrimos a esta misma Comisión del Senado -tal vez lo recuerden o, de lo contrario, pueden confirmarlo en las versiones taquigráficas- pedíamos que nos ayudaran a buscar la forma de sumar a los recursos presupuestales otras formas de canalizar fondos que permitieran fortalecer el nivel de inversión en infraestructura y obra pública. El tiempo que ha pasado hasta este 2007, en que estamos discutiendo las obras efectuadas en 2006 y lo que nos proponemos realizar en 2008, nos permite decir que, afortunadamente, no sólo ha mejorado el espacio presupuestal como consecuencia del crecimiento del Producto Bruto Interno y del hecho de que el propio Presupuesto ha podido destinar recursos importantes -U$S 285:000.000- para ser distribuidos en distintas actividades -fundamentalmente de índole social, aunque también mejoró nuestro perfil presupuestal en materia de inversiones y obra pública- sino también que hemos logrado éxito en lo que hace a la puesta en funcionamiento de mecanismos que han fortalecido nuestra capacidad de inversión con recursos extrapresupuestales.

La transformación de la Corporación Vial del Uruguay nos ha permitido contar con una entidad que canaliza la mayor parte de las concesiones en materia de caminería, logrando importantes respaldos en materia de financiamiento por afuera de los compromisos que debe asumir el Estado. Inclusive, da la posibilidad de poner en marcha mecanismos para promover la participación privada en el financiamiento de

algunas obras, a través de instrumentos especiales de concesión -también revisadas- o de la colocación de obligaciones en el mercado de valores. A este respecto, cabe recordar que ya se ha colocado una partida que, vale destacar, fue la más exitosa, en calificación y cotización, de todas las que se han hecho, por lo cual tenemos pensado repetir esta experiencia en el transcurso de los próximos meses cuantas veces sea posible.

Por lo tanto, llegamos a este año 2007 -similar posición nos proponemos lograr en el 2008- en una situación que por primera vez nos permite afirmar, por ejemplo, que con las inversiones que se están manejando en general -en materia de caminería ni qué hablar- no sólo no vamos a estar limitándonos al mantenimiento -o perdiendo condiciones al respecto- sino que vamos a empezar a recorrer el camino de la recuperación del tiempo perdido. Quiere decir que vamos a empezar a avanzar, porque las inversiones previstas van más allá del mero mantenimiento.

Ahora bien, quizás podríamos pensar que este es un planteo dulce, que aquí no hay problemas y todo va bien, pero no es así; ciertamente nos encontramos ante un verdadero problema, porque a pesar de que estos niveles marcan un mejoramiento de la inversión pública en el país, son absolutamente insuficientes y están desfasados de lo que efectivamente se requiere en esa materia. Concretamente, esas necesidades nos exigen triplicar la inversión en obra pública, si es que queremos un país preparado para sostener el crecimiento económico que necesitamos y asegurar condiciones que se reflejen en mejores niveles de vida para los uruguayos.

Ante una discusión que se generaba hace unos días acerca de cómo se deben asignar los recursos, sinceramente debo decir que el problema no radica en cómo asignar las partidas que el Presupuesto contiene, sino en cómo administrarlas de la mejor manera posible, siendo lo suficientemente inteligentes y certeros como para lograr que esos recursos, siempre limitados, nos permitan seguir avanzando en el mejoramiento, por ejemplo, de la educación. Ciertamente, nuestros jóvenes y nuestra sociedad necesitan que los recursos volcados a la educación lleguen al 4.5 %, que es el porcentaje que nos hemos comprometido alcanzar en este período, que incluso debería superarse, porque con un 4.5 % no se asegura la resolución de todos los problemas de la educación. Asimismo, se deberá disponer de los recursos necesarios para que el Sistema Nacional Integrado de Salud se ponga en marcha y para que la seguridad del país dé respuestas a los ciudadanos. En cuanto a esto último, vaya si la señora Ministra del Interior ha hecho declaraciones verdaderamente esclarecedoras acerca de la necesidad de recursos que ese sector tiene. Sin embargo, tampoco debemos olvidar que necesitamos contar con la posibilidad de no tener que postergar eternamente la inversión en infraestructura y obra pública, porque si no actuamos en ese sentido no se podrá sostener el crecimiento económico, no se podrá dar respuesta a los requerimientos de mañana y tampoco habrá perspectivas de que los uruguayos puedan trabajar, vivir y mejorar su nivel de vida en el Uruguay. Entonces, debemos manejar todo esto equilibradamente; no es cuestión de que destinemos tantos pesos aquí y tantos pesos allá, sino que ese dinero se vuelque a aquellas áreas que más lo requieran, a fin de que el Presupuesto dé respuesta a los problemas del país de la manera más equilibrada posible.

En materia de infraestructura, difícilmente podamos dar respuesta a las necesidades existentes sólo con los niveles presupuestales; ciertamente, esa posibilidad la descartamos.

Recién decíamos que la transformación de Corporación Vial del Uruguay en una sociedad muy eficaz y dinámica con la Corporación Nacional para el Desarrollo -lo que nos ha permitido que, efectivamente, la institución Corporación Vial del Uruguay se haya prestigiado rápidamente y tenga muy buen recibo, incluso en todo el sector de la construcción del país por la puntualidad en el cumplimiento de los compromisos, etcétera- es el aporte que hemos intentado hacer hasta el momento. Si bien es importante este aporte y teniendo posibilidades de crecimiento por este camino, vamos a tener que recurrir a otros mecanismos de participación de la inversión privada.

La semana pasada se realizó un encuentro iberoamericano, organizado por la SEGIB -Secretaría General Iberoamericana- de Ministros de Infraestructura, de Fomento, de Obras Públicas y Transporte de los países de la Comunidad. Fue un intercambio muy importante, donde no sólo recibimos las opiniones de los Ministros -que son importantes, porque tienen que ver con las experiencias y las valoraciones de los distintos países- sino que también hubo un muy buen clima de cordialidad y de disposición de intercambio, aun entre países que aplican modelos muy diferentes. Además, en el desarrollo del encuentro tuvimos la posibilidad de escuchar exposiciones de representantes de distintos sectores de la actividad privada. Desde luego, nuestra Cámara de la Construcción fue uno de los principales invitados a participar, porque nos interesaba mucho que los propios empresarios vinculados al sector tuvieran contacto con lo que han

sido las experiencias, por ejemplo, de México, Colombia y de Chile y conocieran la opinión del propio Presidente de la Cámara de la Construcción de este último y del Presidente de la gremial de los concesionarios chilenos. Este es uno de los representantes de los Fondos de Inversión que participan, justamente, en ese programa que a lo largo de siete u ocho años ha permitido una inversión en obra pública en Chile superior a los U$S 8.000:000.000 y que ha significado la transformación de la infraestructura en ese país y en el propio Santiago de Chile. Este es un hecho a estudiar, porque sin querer siquiera emular las cifras de Chile -las cifras que planteó la Ministra de Fomento de España eran realmente apabullantes- sacamos la conclusión de que nuestras inversiones son para seguir sosteniendo la situación. Pero, para dar ese largo paso adelante, donde tengamos los puertos con muelles que realmente reciban la carga de todo el mundo, el ferrocarril funcionando en condiciones técnicas indispensables y el nivel de caminería que nos permita ser una red preparada para la carga internacional, necesitamos niveles de inversión que sólo podrán lograrse si a la inversión pública sumamos esta gran participación privada. En ese sentido, debemos tener en cuenta alguna de las experiencias de lo que no ha funcionado y de lo que en el futuro tenga andamiento en materia de concesión. Incluso, tenemos una ley de concesión de obra pública que casi nació en el mismo momento en que ocurrió algo similar en Chile; pero, en fin, algunos resortes deben explicar la diferencia que ha existido entre nuestro proceso -que ha sido difícil, conflictivo, lleno de interrogantes y con pocos resultados- y el de Chile, que se ha proyectado con una dinámica que ha permitido la transformación de la infraestructura.

A ese respecto, en otra oportunidad ya hemos analizado lo que ha sido la experiencia en materia de concesiones públicas y estamos sacando, entonces, algunas conclusiones.

En materia de caminería son muy pocas las concesiones de obras que han quedado en pie en el país. Tenemos la de la Ruta 8, que está en marcha luego de una renegociación en el 2003; la de la Ruta 5, que también ha tenido una renegociación en el 2003 y posteriormente tuvimos que realizar una nueva para poder resolver el tema de las garantías de esta concesión, porque carecía de ellas y había quedado paralizada por unos cuantos años la terminación de la obra de la doble vía de la Ruta 5 hasta Canelones -finalmente culminada ahora-; y Consorcio del Este que, en líneas generales, con algunas dificultades iniciales en el cumplimiento de los tiempos, funcionó y todos los uruguayos -me incluyo- consideramos que es la mejor ruta que tiene el país. En la víspera de la culminación del contrato -que termina el 18 de diciembre de este año- nos encontramos con que en una negociación del año 2003 se había eliminado una cláusula que obligaba a la empresa a realizar un recapado de todo el trayecto de la Ruta Interbalnearia al terminar el contrato. Entonces, en vez de recibir una ruta que prácticamente iba a estar a nuevo -que era lo que creíamos que íbamos a recibir- recibimos una ruta con 13 años de uso y que visiblemente tiene una serie de deterioros, claro, bien mantenidos, pero deterioros al fin.

SEÑOR BARÁIBAR.- Estoy escuchando con mucha atención al señor Ministro y creo que si bien él trató de mantener el nivel de decibeles de su voz, registramos -si no entendí mal- que ese recapado que había que hacer al final de las obras fue derogado en alguna instancia anterior. No sé si el señor Ministro tiene la información ahora -si no, la puede enviar después- pero me gustaría saber qué fundamentos se dio para algo que es clave, porque cuando las concesiones llegan al fin de su contrato, los concesionarios empiezan a desentenderse de las inversiones y prácticamente dejan una obra en las mismas condiciones que, de repente, justificaron la concesión en su momento. En la medida en que los recursos o los beneficios que obtuvieron por la concesión son durante todo el período, en eso no hay diferencia, pero sí quienes sufren las consecuencias son los usuarios que se dan cuenta del deterioro de la ruta, porque no se realizan los cuidados correspondientes.

Concretamente, mi pregunta es por qué se estableció esa cláusula en una norma que no entendí bien cuál fue.

SEÑOR MINISTRO.- Mi tono de voz continúa siendo el mismo; lo que quería era llegar a la conclusión -después vuelvo a su pregunta- de que, por lo que recogemos en el mundo, el mecanismo de las concesiones de obra es absolutamente válido y está vigente, pero depende mucho de las reglas de juego de la concesión. Lamentablemente, fuimos aprendiendo en esta materia. Ahora, creo que, sea quien sea que tenga la responsabilidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en este período o en cualquier otro, ya no vamos a repetir eso de que por un lado se pacta derecho y por otro obligaciones, sino que la concesión de obra es para realizar una inversión que solucione problemas que el país no puede resolver con recursos propios en determinado plazo; y, después, viene la administración de la concesión. En fin, se trata de que la obra no se prolongue tanto como la propia administración de la concesión.

Uno de los temas que plantearon los concesionarios chilenos, en función de su experiencia, es que han aprendido que deben diferenciar, en el metro -como decían- de la concesión, dos tramos. Uno corto, que de pronto son los primeros cinco o diez centímetros, donde lo que hay es una inversión y una obra pública -esto es, se pone la plata y se hace la obra pública- y donde, además, no necesariamente la característica de la empresa que hace la inversión en la obra tiene que ser la misma de la que administra después el segundo tramo, es decir los últimos 90 centímetros del metro. ¿Por qué? Porque esa es la administración y el servicio que hay que darle a la sociedad en una obra ya realizada y eso, acá, lo hemos ido aprendiendo a tropezones. Justamente, el intercambio que hubo en la reunión iberoamericana nos ayudó a ver que ese no era un problema sólo nuestro, sino que también otros habían aprendido a golpes y que, por lo tanto, las concesiones las podemos y debemos habilitar, porque el país necesita participación privada en grandes obras de inversión que, de lo contrario, no se van a concretar. No obstante, tendremos que establecer muy claramente las reglas de juego para seguir diferenciando los distintos períodos.

Entonces, una vez arribada a esta conclusión, voy a referirme a la inquietud del señor Senador.

Efectivamente, en el año 2003, como consecuencia de la situación vivida en el país, casi todos los contratos fueron renegociados y este no fue la excepción. Esta renegociación pasó por el Tribunal de Cuentas y se hizo célebre por aquella discusión de si el peaje era en un sentido, en doble sentido y si se podía hacer o no. Este debate se hizo público; por lo tanto, fue lo que nos quedó a todos y dejó, incluso, hasta alguna anécdota. Como recordarán, dio lugar a una revisión de las obligaciones que estaban establecidas en el contrato original. Es así que se incorporaron obligaciones tales como la de poner una bomba que sacara el agua de esa fuentecita ubicada en el empalme de la Ruta Interbalnearia con la Ruta 12. Del mismo modo, se quitaron algunas obras como, por ejemplo, unos cinco centímetros de recapado a lo largo de toda la extensión de la Interbalnearia, cuyo costo en aquel entonces podía estimarse en unos U$S 15:000.000 o U$S 16:000.000 y que en el momento actual me temo que puede significar algo más. En realidad, es una obra que no va a recibir el Estado uruguayo y, por lo tanto, la duración de la Ruta Interbalnearia, después de 13 años de concesión, va a quedar severamente acotada. En este sentido, hemos llamado a la empresa concesionaria para plantearle, en el mejor de los términos, que del mismo modo que cuando ellos tuvieron dificultades en el año 2003 pidieron al Estado revisar el contrato y éste flexibilizó su posición para atender sus necesidades, una vez mejorados los niveles de tránsito y recaudación -esto es, recuperada la ecuación del negocio de la empresa- a nuestro modo de ver, el Estado también tenía derecho a presentarse y solicitar, no que volcaran la totalidad de la inversión de un recapado de cinco centímetros en toda la Ruta -las cosas que pasaron, pasaron- pero sí un mejoramiento sustancial en las tareas de mantenimiento para que en diciembre nos puedan entregar una ruta en condiciones de poder sostener la temporada y así tener tiempo para hacer los contratos de mantenimiento posteriores. Naturalmente, las respuestas no han sido demasiado entusiastas. Sin embargo, se ha hecho una propuesta por parte de la empresa sobre la base de prolongar el tiempo de la concesión. Nosotros la hemos estado examinando, pero son dos cosas distintas. Prolongar la concesión es otro negocio. Hemos preparado una contrapropuesta, que estamos haciendo llegar a la empresa, en la que decimos concretamente qué trabajos queremos que realicen y en qué condiciones podemos admitir que, de algún modo, tengan la posibilidad de no perder dinero. De todas maneras, la concesión vence el 18 y el 19 nosotros nos vamos a hacer cargo nosotros; no va a haber prórroga, más allá de que puedan existir algunas soluciones útiles para ellos y que a nosotros nos permitan mejorar la gestión, siempre y cuando realicen antes de esta temporada -agosto, setiembre y octubre- las obras que les estamos pidiendo. Después se puede prolongar, por ejemplo, la administración de los peajes, durante algunos meses posteriores a la temporada; pero, reitero, siempre que las obras se concreten en este período. Nos vamos a tener que acostumbrar a manejar este tema de las concesiones, si es que realmente queremos que el país aumente los niveles de inversión privada en infraestructura.

Sobre el tema de las inversiones y en lo que tiene que ver con la recuperación de AFE, estamos esperando las fechas -que son muy próximas- de apertura de los pliegos con las cotizaciones para la recuperación de 960 kilómetros de vía. Lo estamos financiando con aportes del Estado y otros que surgirán del funcionamiento de una corporación ferroviaria del Uruguay, que ya estaba prevista y que nosotros también, a la luz de este buen relacionamiento con la Corporación Nacional para el Desarrollo, hemos reactivado.

Por otra parte, hace dos días se firmó el contrato con la empresa Campiglia para la terminación de las obras de la Torre Ejecutiva -que se llamaba Palacio de Justicia- mediante el mecanismo de fideicomiso. Consideramos que este es otro emprendimiento muy importante. En ese sentido estamos trabajando.

En lo que tiene que ver con las distintas Direcciones, como ustedes han podido apreciar, el proyecto de reforma presupuestal incluye una serie de artículos, importantes en número, que a nosotros nos resultan complejos y queremos creer que a ustedes también. Se trata de los primeros artículos del proyecto de ley de Rendición de Cuentas y están vinculados con el funcionamiento del Estado, el relacionamiento del funcionario, las categorías y demás. Paralelamente, cada uno de los Ministerios tiene que procurar, sobre esas bases y una vez que el Poder Legislativo termine la consideración presupuestal, avanzar lo más posible en la reorganización de su estructura, cuya marcha depende actualmente más de la buena disposición del funcionario que de su propio funcionamiento. Tenemos zonas donde los funcionarios, con su compromiso y con su actitud aseguran las tareas y disimulan las dificultades y otras en donde estamos permanentemente limitados, porque no funciona bien. En este sentido, tenemos el ejemplo del funcionamiento de los servicios jurídicos, ya que en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no existía una sola Dirección -es lo que le sucede al país en varios órdenes- sino que había dos sectores a nivel central y, además, cada uno de ellos tenía una Dirección Jurídica. Ello motivó algunas dolorosas anécdotas en cuanto a que se hace demasiado complejo para el Estado defenderse y demasiado fácil para los particulares litigar con un Estado que ni siquiera utiliza todo su conocimiento, precisamente, para defenderse. Esto lo hemos concentrado; ahora tenemos una sola Directora y se están resolviendo los desencuentros que esta nueva estructura supone. Además, tenemos otras anécdotas que en algún momento hasta pueden determinar que la Comisión del Senado nos reciba para comentar algunos hechos que, realmente, terminan en perjuicio del Estado. Estos son buenos ejemplos que nos enseñan que esas cosas no se pueden volver a repetir.

El tema jurídico que recién señalé también se reitera en lo que el Ministerio denomina "Área de apoyo" ya que, si bien hay actividades administrativas, de recursos, de compras que tienen cierta especialización, muchas son tareas centrales del Ministerio y no se pueden hacer de modo diferente en las distintas Direcciones, porque todas ellas tienen una unidad de apoyo. Sucede lo mismo en Informática, en lo relativo a la política de viáticos y partidas, donde cada una de las Direcciones ha desarrollado, en función de sus necesidades, sus propias respuestas. Entonces, después de haber adquirido cierto conocimiento de lo que tenemos entre las manos, llegó la hora de ayudar a racionalizar, lo que no implica borrar todo y darlo vueltas "patas arriba¨, porque estos cambios hay que llevarlos adelante con la actividad en marcha. Por lo tanto, tenemos que administrar bien estos esfuerzos.

El Ministerio tiene políticas sociales importantes hacia fuera como, por ejemplo, en materia de política de convenios, excelente instrumento heredado -no lo hemos creado nosotros- de enorme utilidad para el Estado y para el Uruguay que permite que el Gobierno Nacional ayude a los vecinos organizados a resolver problemas -algunos erizan y emocionan- que no se podrían resolver sin dicha participación. Existen algunas anécdotas de temas muy sensibles que merecerían conocerse más como, por ejemplo, la atención de los adolescentes con capacidades diferentes que prácticamente no tienen dónde ser atendidos, si no es en esas organizaciones llevadas adelante por los propios padres y vecinos que realizan cosas maravillosas. También, en la otra punta, tenemos los hogares de ancianos, algunos muy modestos, pero otros son un ejemplo del funcionamiento integrado de estos hogares a la sociedad. Esto lo hemos podido conocer -aclaro que ello existe independientemente de nosotros- por la política de convenios existente. Es discutido el tema de si la política de convenios fue una iniciativa de Tomás Berreta en plena guerra o posterior, de Pintos Risso o de algún otro autor.

Sin embargo, sea quien sea el que dio los primeros pasos o el motivo por los cuales se dieron, se trata de un patrimonio muy valioso que tiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y que tenemos que utilizar con mucha responsabilidad, porque el marco general tiene una reglamentación de aplicación y permite cierta amplitud en cuanto a los objetivos y al manejo de los recursos. En esta época, hemos dispuesto que el manejo de los recursos no sean partidas muy grandes, de forma que no permitan construir un gimnasio o una piscina en un solo convenio, sino, de pronto, avanzar en el proyecto de un gimnasio. Debo decir que, fundamentalmente, van dirigidos a obras que se pueden ir completando en etapas si hay cumplimiento y compromiso de parte del actor civil y, en general, los resultados son excelentes, con muy pocos problemas o dificultades.

SEÑOR BARÁIBAR.- Sobre el tema de las políticas de convenios, coincido absolutamente en que es un tema de mucha importancia y que va en una línea que, como bien señaló el señor Ministro, no la creamos nosotros, sino los pasados gobiernos del Partido Nacional o del Partido Colorado, que la fueron administrando. Sin embargo, también debemos decir que, en su momento, fue un mecanismo de favoritismo y clientelismo político y si no se lleva adelante con la debida precaución, ese riesgo siempre está presente, incluso, para nuestro Gobierno. De todos modos, no tengo la menor duda de que el señor Ministro tomará las precauciones del caso para que la asignación se destine a prioridades y con un criterio

absolutamente universal en cuanto a las necesidades. Por tanto, creo que es importante mantenerlo y reafirmarlo.

La pregunta sería...

SEÑOR LONG.- Entonces, eso fue un comentario.

SEÑOR BARAIBAR.- Primero hice un comentario, para luego hacer una pregunta. Perdóneme, señor Senador Long, pero he escuchado infinidad de comentarios suyos en estas sesiones de la Rendición de Cuentas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Le pido al señor Senador que no interrumpa y al señor Senador Baraibar que haga su pregunta.

SEÑOR BARAIBAR.- Me sorprende que el señor Senador Long, a quien le hemos escuchado cataratas de comentarios -muchos de ellos políticos- con absoluta paciencia, enseguida tenga que hacer un comentario por uno que yo realizo. Francamente, no creo que vaya en la línea de lo que se ha trabajado en esta Comisión.

En suma, quisiera saber qué porcentaje de las inversiones del Ministerio va a la política de convenios y, en términos generales, qué cantidad de convenios se están llevando adelante en estos momentos.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que en el informe general de esta Rendición de Cuentas viene un detalle de los convenios. Estamos hablando de ochenta convenios en un año, pero si podemos vamos a realizar más. Haciendo un cálculo grueso estaríamos hablando de ochenta por U$S 15.000 y no más; desde el punto de vista de la incidencia en el Presupuesto, no creo que represente un 1% de inversiones. Es decir que se trata de una política social. Los convenios van desde techar un gimnasio, preparar los vestuarios de una cancha de fútbol, hacer un salón comunal o una biblioteca o ponerle techo a un salón cultural. Lo que realmente trataba de decir con esos dos ejemplos de los muchachos y de los viejos, era lo siguiente. Por ejemplo, hubo un convenio con jefas de hogar en Rivera que están construyendo sus propias viviendas y tienen una cooperativa para hacer bloques y estas cosas realmente nos erizan, porque lo que nosotros brindamos son pequeños aportes a sectores de la sociedad. Es más, a veces me da vergüenza, porque reciben el aporte como si les estuviéramos dando la vida, cuando ellos nos la están dando a nosotros. Cuando uno ve esos ejemplos de dignidad de nuestra gente, luchando por vivir mejor, realmente se “cargan las pilas”; siempre digo que cuando vengo a las obras de los convenios, salgo reactivado, reanimado y eso es lo que importa de esta experiencia. Lo que significa del presupuesto es muy poco: se calculan 90.000 beneficiados por las obras, se realizaron 80 convenios en el año 2006 -por el que se están rindiendo cuentas- y no son muchos más los que va a haber en el 2007, aunque quisiéramos hacer muchos más. A su vez, el presupuesto de cada convenio oscila entre los U$S 10.000 y los U$S 20.000 y si alguien presenta un proyecto un poco más ambicioso, le tiramos de las orejas y tratamos de hacerlo en dos etapas -se han dado casos de estos- porque creemos que es un buen criterio ir resolviendo esto en etapas útiles, es decir, no dejar un esqueleto, sino obras que permitan pequeños avances. Por ejemplo, hace poco estuvimos en Cerro Chato, en ocasión de su aniversario y presenciamos el estreno de “Doña Rosita la Soltera”, por parte de una compañía de teatro amateur de Durazno, en el salón remozado -que no sé cuántos años tenía sin uso- de esa localidad. ¡Hay que ver lo que fue esa obra! La sensación fue como la de haber recibido un premio.

En lo que tiene que ver con otros objetivos, por ejemplo, desde el punto de vista administrativo, también hay ajustes en el registro de empresas, en la racionalización del gasto, etcétera. Pero en vialidad, fundamentalmente, seguimos teniendo como objetivo principal la ruta perimetral y el 2008 es un año principal en esta obra que actualmente está en pleno proceso de expropiaciones, pero cuya construcción queremos iniciar este año, para terminarla en el 2008. Creo que esta es una obra importante para el Uruguay, ya que va a permitir que todas las rutas se encuentren en un anillo, facilitando, no sólo la circulación del Este al Oeste, sino también la llegada al Puerto y al Aeropuerto y la comunicación entre ambos puntos, lo que económicamente tiene un enorme retorno para el país.

SEÑOR MICHELINI.- ¿La ruta pasa por Canelones y Montevideo?

SEÑOR MINISTRO.- El tramo que se está construyendo pasa, fundamentalmente, por Montevideo, pero se complementa con la obra de la doble vía de la Ruta 102 -que ya está en marcha- y con todo el sistema que se está organizando alrededor de la nueva ubicación del Aeropuerto Internacional de Carrasco: el Tramo Cero, la Ruta Wilson Ferreira hasta el Puente Camino Carrasco, las conexiones a los otros puentes, etcétera. Es decir que, de esta manera, se termina de completar el sistema de acceso por el Este a Montevideo y se lo engarza con ese colector.

También estamos trabajando mucho en la Ruta 11, que es de enorme importancia, como en el futuro inmediato lo será la Ruta 14, en la comunicación Este-Oeste, pero el problema es que por algún lado hay que empezar y queremos hacerlo terminando alguna ruta. Todavía no hay ninguna terminada, del Este al Oeste, que esté en condiciones de transporte internacional; y por eso estamos priorizando la terminación de la doble vía hasta Tarariras, la Ruta 11 -que tiene varios tramos en construcción en la zona de Canelones a Santa Rosa y donde ya iniciamos el trabajo de los proyectos para el puente sobre el Río Santa Lucia- y el baipás de Santa Lucía y Canelones. Esta última es una obra importante, que exigirá una inversión de entre U$S 12:000.000 y U$S 13:000.000.

SEÑOR MICHELINI.- Me gustaría saber si el puente es nuevo, esto es, si es el baipás de la ciudad de Santa Lucía o es un arreglo al que ya existe.

SEÑOR MINISTRO.- Se trata de un puente nuevo con un baipás que se está tratando de definir mediante la utilización de las rutas ya existentes. De esta forma, les estaríamos evitando pasar por el centro de Santa Lucía y Canelones a todas aquellas personas que no deseen hacerlo. Por supuesto que los que quieran pasar por ahí podrán hacerlo, en caso contrario el baipás les permitirá eludir esa zona. Tratamos de llevar a cabo este emprendimiento con las rutas ya dispuestas, a efectos de simplificar el tema de las expropiaciones y para utilizar mejor lo que ya tenemos.

SEÑOR MICHELINI.- Esta obra que, a mi juicio, es sustancial, ¿se ubicará al Norte o al Sur del puente carretero?

SEÑOR MINISTRO.- Se hará al Norte.

En otro orden de cosas, quiero señalar que ya están en marcha algunas modificaciones en los tan justamente reclamados accesos a Nueva Palmira. Creo que esta obra es más importante desde el punto de vista de su influencia que de su costo. A pesar de que este no es un sistema definitivo, pensamos que puede dar diez o quince años de aire a este tipo de situaciones. Por suerte, el crecimiento del Puerto de Nueva Palmira y su perspectiva es de tal magnitud que, además de ser una bendición para la ciudad -porque da trabajo y oportunidades- se ha convertido en una tortura, porque ocasiona una gran concentración de camiones y de semirremolques que destruyen las calles y demás. Creo que se está previendo una obra que ha sido bien pensada y que va a permitir definir todo un acceso sobre cuya base se mejorará la circulación. Todo esto tiene que ir acompañado de un ordenamiento del Puerto -que ya se ha estudiado y se está en la etapa de trabajo para su concreción- que sigue creciendo.

Pensamos que con estos dos mecanismos se mejorará la vida de la gente de Nueva Palmira porque, entre otras cosas, esta obra permitirá que las estaciones de servicio salgan hacia la ruta y la situación se vea más simplificada.

Desde luego que en torno a esto hay una larga lista de temas para abordar, pero quiero decir que, entre ellos, estamos poniendo mucho énfasis en el señalamiento de las rutas. Creo que nosotros tenemos muchas carencias en las rutas -porque el presupuesto no es suficiente como para llegar a todos lados con el mismo nivel- pero si a ello le sumamos los problemas de su señalamiento, veremos que hay rutas que se hacen muy peligrosas. En realidad, los accidentes que se producen no obedecen a esa causa; la principal es la imprudencia de los que conducen y de los peatones. No obstante ello, el señalamiento de las rutas es una necesidad. Por ejemplo, aun en rutas deterioradas, la raya central tiene que estar marcada, porque en horas de la noche es una referencia y ayuda. Además, creemos que tiene que estar bien determinado el señalamiento vertical que nos indique, cada pocos kilómetros, dónde estamos y hacia dónde vamos. Generalmente, el señalamiento se hacía con la ruta; cuando ésta decaía y hasta tanto no se hacía de vuelta, los carteles se iban herrumbrando. Tenemos muchos carteles en esta situación.

Hemos estado hablando con los compañeros de la Dirección de Vialidad sobre el hecho de que debemos tener una política que complemente el señalamiento. Nosotros podemos tener una ruta en malas

condiciones, pero no por eso debe faltar o estar mal el cartel indicador. Creo que este es un elemento importante que debemos tener en cuenta, porque hace a la seguridad de nuestras rutas.

En materia de caminería rural, como es sabido por lo señores Senadores, nos jactamos de que se había logrado un nivel de ejecución muy importante, puesto que estamos hablando de alrededor de un 98% de ejecución. Quiero señalar que esto no se había logrado nunca. También hay que destacar que quince Intendencias ejecutaron el 100% y la que ejecutó menos lo hizo en el orden del 93%. Realmente, estábamos entusiasmados, pero en el año 2007, cuando comenzaron los aguaceros y las inundaciones -y, como alguien comentó- retrocedimos varios casilleros. De todos modos, estamos peleando para que, otra vez en el año 2007, las Intendencias puedan realizar el 100% de las obras, porque la caminería rural es fundamental. Pensamos hacer aproximadamente nueve mil kilómetros por alrededor de $ 270:000.000 y a eso le agregaremos U$S 5:000.000 que se van a utilizar -tal como hemos anunciado- para ayudar a reparar las emergencias. Subrayo que éstas últimas ya están en marcha y, fundamentalmente, consiste en contratar empresas para hacer pavimento económico y recomponer rutas. Además, se contrataron maquinarias -camiones y máquinas- y, en algún caso como, por ejemplo en El Yerbal, se van a reconstruir las cabeceras de algunos puentes que se deterioraron. Reitero que estamos colaborando con las Intendencias, pero no hay que perder de vista que estos U$S 5:000.000 realmente nos duelen mucho, porque es dinero que sale del propio presupuesto del Ministerio y la verdad es que distribuido entre todos los problemas que van surgiendo, aunque parezca mucho, es poca plata. Entonces, la estrategia es seguir trabajando en el Plan Nacional y en la caminería rural disponiendo de estos U$S5:000.000.

En lo que tiene que ver con la hidrografía, estamos muy contentos -que no me oiga el señor Juri- porque se han puesto en marcha una serie de obras prácticamente en todos los puertos y en otros emprendimientos importantes que habían quedado postergados por mucho tiempo. Reitero que se están haciendo obras como, por ejemplo, en La Paloma, que estuvieron detenidas por mucho tiempo. Además, estamos contentos, porque las gráficas indican que durante siete años prácticamente no hubo inversión en hidrografía. Insisto que había quedado al margen -incluso, desde antes de la crisis del 2002- paralizándose las inversiones en hidrografía y, de esa forma, todo el patrimonio que a los uruguayos les había costado tanto conseguir se dejó olvidado. Pero en estos momentos se ha invertido mucho. Cuando dije: “Que no me oiga Juri”, era porque tenía que ver con la anécdota que les comenté. Las inversiones que tenemos previstas son más de las que hemos realizado y no hemos podido ejecutar el 100%. En general, el Ministerio ha ejecutado alrededor del 99%, pero la Dirección Nacional de Hidrografía no ha podido ejecutar, porque muchas veces no tiene la capacidad -falta reformar el equipo técnico, incorporando ingenieros, porque se ha ido desmantelando- así como tampoco cuenta con las empresas que puedan llevar adelante las obras. Incluso, en alguna de ellas estamos sufriendo ésto, porque son pocas las empresas que están en condiciones de realizar un trabajo especializado, pues -según me acota el señor Juri- se necesita gente preparada para realizar las obras. Así que vamos a seguir empujando en esa dirección. Hay obras previstas más allá de los proyectos de largo aliento como, por ejemplo, el de La Paloma, donde estamos recuperando los muelles que hoy existen, sacando la arena que hoy existe, haciendo un espigón para tratar de proteger de la invasión de arena -en la medida de las posibilidades que tenemos hoy- y sustituyendo el muelle de madera que prácticamente se estaba viniendo abajo. Esas son obras que ya están en marcha, que se van a culminar en el 2008 y que se hacen con recursos propios.

Por otra parte, cabe destacar que la Dirección de Topografía ha avanzado en forma importante en cuanto a la democratización y a compartir la información con otras instituciones del Estado. En este momento, dicha Dirección cuenta con mucho trabajo, pues el nivel de obras que están en marcha exige que se esté, a paso forzado, concretando expropiaciones para que, por ejemplo, se pueda hacer el Colector Perimetral o se pueda poner en marcha la doble vía de la Ruta 1. A pesar de que hace tiempo que esto estaba definido, las expropiaciones no estaban culminadas. Afortunadamente, avanzamos bien en la Ruta 1 y esperamos hacerlo también en el Colector perimetral.

En materia de arquitectura, creemos que la Dirección de Arquitectura va encontrando caminos para fortalecer su funcionamiento, a partir de enormes limitaciones desde el punto de vista administrativo. Creo que los principales problemas están en la mejor sincronización de los distintos sectores que hacen al funcionamiento de esta Dirección. Está decidido tomar obreros ahí, en particular y en otros sectores. En ese sentido, hace varios meses que estamos realizando el trámite correspondiente. Como los obreros de la Dirección de Arquitectura trabajan en distintos puntos del país y si los contingentes no están radicados en la zona tienen enormes dificultades para poder ser trasladados, hemos tenido que hacer un llamado prácticamente en todo el país. En función de esto, para cumplir con la ley debimos recurrir a las comisiones departamentales de trabajo y a las Juntas Departamentales. Hemos nombrado una delegación del Ministerio que recorre los departamentos para coordinar esta tarea. En algunos casos se entiende mal la información y salen títulos como el de El Telégrafo, donde se expresó que se iban a tomar 2.000 obreros en

Paysandú, lo que podía significar una revolución en dicho departamento. Esto no es cierto, pues no vamos a tomar ni 2.000 obreros en total, sino los que sean necesarios. Pero tenemos que prever que un llamado va a tener una respuesta de no menos de 2.000 personas y, por lo tanto, hay que instrumentarlo de tal manera que todos puedan tener las garantías de participar en los sorteos e integrar la lista de la que se tomarán los trabajadores.

En cuanto al transporte, creo que estamos avanzando en la definición de las bases que nos permitan promover una ley de transporte nacional. Como sabrán los señores Senadores, existe un abanico de normas que tienen que ver con las distintas actividades y modos de transporte, pero no existe una disposición que exprese que todos estos modos deben complementarse y ser parte de un sistema. Pienso que la realidad hoy exige ir hacia eso. En este sentido, lo primero que hemos decidido hacer es que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas pueda llegar a coordinar actividades que hasta ahora no estaban bajo su órbita o se habían debilitado mucho, como en el caso de la Dirección de Transporte Fluvial y Marítimo. En este caso, estamos llegando a la posibilidad de promover esa legislación que sirva de marco general a la política de transporte.

En lo particular, las preocupaciones pasan por seguir trabajando para mantener la formalidad, extender la profesionalización en el transporte de carga y continuar regulando el transporte de pasajeros. Al respecto, cabe destacar que muchas de sus transformaciones ya se han ido concretando en pos del mejoramiento del transporte metropolitano, fundamentalmente, en el área suburbana. Asimismo, el fideicomiso funciona muy bien, porque ha sido un instrumento que nos ha permitido no sólo abaratar el precio del boleto sino, también, eliminar en los usuarios la incertidumbre acerca de lo que pasa con el petróleo. Esto es así, puesto que el fideicomiso se encarga de absorber sus fluctuaciones; por lo tanto, habrá modificación tarifaria cuando se ajusten los salarios de los trabajadores, en las fechas establecidas en los respectivos convenios. En lo que tiene que ver con los servicios, a nivel del área metropolitana se cumplió una etapa relativa a la creación de nuevos recorridos y al establecimiento de combinaciones. Vale decir que, seguramente antes de fin de año, comenzaremos una nueva etapa que redundará en el mejoramiento del servicio para algunos sectores de la población.

En líneas generales, señora Presidenta, creo que he dado una visión bastante completa de la realidad de nuestra Cartera.

SEÑOR LONG.- En primera instancia, saludo al señor Ministro, al Subsecretario y a toda la delegación que los acompaña.

Quisiera formular algunas preguntas y realizar algunos comentarios sobre lo planteado por el señor Ministro. En lo que tiene que ver con los recursos, coincidimos con él en cuanto a que los asignados al Ministerio de Transporte y Obras Públicas son exiguos. Del mismo modo, entendemos que si bien es importante atender aspectos de otra índole, también es necesario invertir en aquellos Ministerios que tienen un efecto importante en la producción y donde el dinero invertido tiene un factor multiplicador que no puede ignorarse. En ese sentido, queremos plantear nuestra preocupación. Si bien el presupuesto ha sido acrecentado en una suma importante, llegando a los U$S 285:000.000 y la coyuntura internacional es favorable -lo cual ha permitido un crecimiento por encima de lo previsto- ello no se ha reflejado, a nuestro juicio, en el presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Incluso, el señor Ministro decía que tal vez eso se deba a que ese incremento sí se vio reflejado en materia educativa, en tanto había un compromiso público de destinar el 4,5% del Producto Bruto Interno. A ese respecto, me veo en la obligación de informar que en este momento estamos en un nivel de inversión en educación del 3,1% del Producto Bruto Interno. Por lo tanto, estamos muy distantes de esa meta y todo indica que estaremos lejos de cumplirla en este período de Gobierno.

Entonces, en este marco de recursos escasos para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quisiéramos saber, con toda precisión, cómo impacta la resolución de la Cámara de Representantes de disminuir los montos de inversión de las distintas Carteras y, concretamente, qué obras quedarían sin ejecución en la medida en que se aplique dicha disposición.

En segundo lugar, también coincidimos con el tema de que en cualquier país con concepciones actualizadas es necesario recurrir a otros mecanismos, para impulsar las obras públicas, que van más allá de los recursos presupuestales; en este punto, pues, aparece el tema de las concesiones. El señor Ministro se planteaba por qué, en comparación con el caso de Chile, el avance del tema de concesiones de obra pública o de obra pública por iniciativa privada, en el Uruguay es tan lento. Creo que para ello hay un cúmulo de razones pero, en primer lugar, existe una actitud de la sociedad en general, que es claramente

favorable a este tipo de iniciativas en el caso de Chile y, en el Uruguay, por el contrario, genera un clima de sospecha o duda en amplios estratos de la población. Además, en este asunto, me parece esencial -en esto, el rol del Ministerio y del Estado en general es importante- la actitud del Estado y de los sucesivos gobiernos. Por ejemplo, en Chile rige plenamente el principio de la subsidiariedad, que consiste en que el Estado haga todo aquello que el sector privado no puede realizar. Esto significa que los recursos del Erario público se vuelquen a aquellas áreas en las que se ha demostrado que el sector privado no puede actuar. En cambio, en el Uruguay, vemos que cada vez que queda un espacio libre el Estado tiende a ocuparlo, incluso en aquellas áreas en las que históricamente no ha actuado, como por ejemplo, en el reparto de garrafas que, a mi entender, no es una función que necesariamente deba llevar a cabo un Estado. De este tipo de ejemplos podríamos citar una cantidad.

Por otra parte, queremos señalar algún cambio saludable en esa dirección, como el que nos anunciara la señora Ministra del Interior -seguramente todos conocen bien el caso, pero no está de más mencionarlo- en el sentido de construir cárceles por iniciativa privada, lo que estaba contemplado en esta misma Rendición de Cuentas, en un artículo que fue muy comentado aquí en la Comisión. Este nos parece un ejemplo interesante, en cuanto a abrir un espacio que hasta hace poco estaba vedado para la iniciativa privada. Entonces, en línea con ese tema de adjudicar espacios a las concesiones, nos planteamos si en situaciones como la de la finalización del contrato con Consorcio del Este y la necesidad de efectuar más obras -dejo de lado la discusión relativa a la modificación de contrato, porque no tengo elementos suficientes para emitir opinión- me pregunto por qué no se podría concesionar nuevamente esa ruta, exigiendo al nuevo concesionario la realización de otras obras. Me refiero, por ejemplo, al eventual recapado y, por qué no, a algunos intercambiadores que están siendo necesarios, así como a otras obras complementarias, ya que ha quedado probado que se trata de una ruta esencial para el Uruguay. Eso también se aplica a otros casos, incluso, a aquellos en que las concesiones no han funcionado bien, porque el hecho de que no se haya obtenido un resultado positivo con otros concesionarios no quiere decir que tengamos que abandonar el sistema. Pienso que se podrían, por ejemplo, hacer concesiones de algunas obras o buscar otras alternativas, tratando de encontrar, ahora sí, el concesionario adecuado.

Queríamos formular estas preguntas y también tratar otro tema -quizás menor, si lo comparamos con el conjunto de esta política- vinculado a lo que mencioné anteriormente, que es lo relativo a los peajes. En ese aspecto, también se verificó que el pasaje del cobro de peajes a manos privadas significó un crecimiento en la recaudación, por razones que en su momento también generaron comentarios variados y que ahora no vienen al caso. En ese sentido, nos preocupa el hecho de que el manejo de los peajes vuelva en su totalidad, en forma gradual, al control del Estado, con el impacto que eso podría tener en los niveles de recaudación. Pregunto, una vez más: si tenemos en cuenta el principio de subsidiariedad, ¿qué sentido tiene que determinada actividad, que puede ser realizada por una empresa privada, sea administrada por el Estado, con todas las complejidades de operación que existen en estos casos y que, sin duda, distraen la atención del señor Ministro y de los Directores?

Otro tema al que quiero referirme -incluido en el artículo 198- se vincula con el Puerto de Punta Carretas. Al respecto, nos interesa conocer qué resultados hay sobre el estudio medioambiental hecho sobre el particular porque, como se sabrá, esto ha generado una preocupación importante en la población de la zona por los diversos impactos que puede tener la realización de esa obra.

Estas son las preguntas que formulamos en este momento al señor Ministro.

SEÑOR MINISRO.- Vamos a contestar, por orden, cada una de las interrogantes.

En materia de educación, el compromiso que ha asumido este Gobierno -pues lo ha proclamado históricamente como necesario- es hacer llegar su participación al 4,5% del Presupuesto Nacional, pero nadie ha dicho que eso va a ocurrir ahora -es lo que estamos discutiendo en este momento- sino en el período de la actual Administración. Por lo tanto, todavía hay instancias por recorrer, más allá del porcentaje que da a conocer el señor Senador. En principio, si bien no somos especializados en el tema, tenemos otros datos, pero no es el caso -ni el lugar- discutir a qué porcentaje llega lo que hoy se invierte en educación en el país, así como tampoco en montos. Esto también es importante, porque el Gobierno aspira a llegar al 4,5% del PBI de un país en el que están creciendo tanto el referido Producto como las partidas presupuestales. Por lo tanto, eso también implica un segundo esfuerzo que vale la pena, por cierto, en función del tema que se considera.

Más allá de estas precisiones, en lo que tiene que ver con el recorte presupuestal recién hacíamos referencia a que es indudable que, si en la discusión parlamentaria se decide una transferencia

para la educación que, entre otros, se hace del Inciso 10, éste va a encontrar menos dineros disponibles cuando llegue el momento de concretar algunas inversiones. Ahora bien, ante esto, esperamos que se tome la resolución para saber exactamente a cuánto asciendo el monto.

En segundo lugar, vamos a seguir con los planes tal como los teníamos proyectados, tanto con el de inversiones a nivel nacional, como con los comprometidos en acuerdos con las Intendencias Municipales y los asignados a la emergencia. Descontamos que esta última no puede variar, así como tampoco nuestro compromiso con las Intendencias Municipales. En lo que tiene que ver con los proyectos nacionales, como comprenderán los señores Senadores son distintas iniciativas, distintos procesos licitatorios, así como también diferentes programas. Vamos a ver cómo evolucionan todos ellos. Eso va a ser, fundamentalmente, lo que va a determinar hasta dónde nos alcanzan los recursos. El gran objetivo es volver a repetir, en 2007 y en 2008, lo que hicimos en 2005 y en 2006: ejecutar el 100% de los recursos disponibles. Recién ahí podremos decir: "Lamentablemente, si hubiéramos tenido tanto más hubiéramos podido hacer tal cosa que quedó esperando". Mientras tanto, vamos a seguir dando la batalla en el convencimiento de algo que comentaba a algún periodista: "Hay un dicho que sentencia que el último mono es el que se ahoga". Veamos cómo se desarrollan los distintos programas, sabiendo que tenemos una restricción de recursos que, en algún momento, si ejecutamos el 100%, se va a poner en evidencia. Este es un criterio que queremos adoptar.

SEÑOR LONG.- Quiero realizar una pregunta antes de que el señor Ministro pase a hablar de otro tema.

Nosotros tenemos que votar o rechazar el artículo que viene de la Cámara de Representantes, por lo que necesitamos saber cuál es el efecto que causa en los Ministerios, es decir, qué pierde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas si este artículo se aprueba y qué obras quedan por el camino. Si no tenemos esta información creo que sería una decisión irresponsable votar a favor o en contra.

SEÑOR MINISTRO.- Mi respuesta es pública: firmé y acompaño la iniciativa que envió el Poder Ejecutivo; por lo tanto, esa es mi respuesta. Reconozco que el Parlamento Nacional tiene el legítimo derecho de analizar las cifras que se envían y decidir cómo se manejan. Sería un atrevimiento de mi parte dar una opinión más allá de esto.

SEÑOR LONG.- Simplemente quiero preguntar con toda claridad al señor Ministro cuál es el efecto concreto de esta decisión porque, en definitiva, somos nosotros quienes tenemos que votar para asignar o no los recursos. La decisión puede ser correcta, no decimos lo contrario, pero queremos saber qué le vamos a trasmitir a la población cuando alguien nos pregunte qué obra se perdió o cuál quedó sin hacer por votar favorablemente este artículo. De repente, poniendo las dos cosas en la balanza, igual llegamos a la conclusión de que vale la pena votarlo, pero en este momento no tenemos nada de un lado de la balanza, porque no sabemos cuál es el efecto. Eso es lo que queremos aclarar. No estamos haciendo un juicio de valor acerca de si está bien o está mal, porque no tenemos la información básica y esencial sobre qué pierde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la población si este artículo se vota.

SEÑOR VAILLANT.- Comprendo la pregunta del señor Senador Long, pero también entendí la clara respuesta del señor Ministro.

El señor Senador quiere saber, en la medida en que habrá recortes, qué obras de las que tiene proyectada dicho Ministerio no se van a realizar. El señor Ministro le respondió que eso dependerá de la capacidad de ejecución de las distintas obras: algunas se realizarán más rápidamente, cumpliendo con la totalidad de las inversiones previstas, pero otras no; con el transcurso del tiempo y en función de la evolución de las obras, el señor Ministro tomará las previsiones del caso. Creo que esto es absolutamente claro; si se pretende que se diga qué obra no se va a realizar la respuesta es que todavía no se sabe.

SEÑORA PRESIDENTA.- Quiero aclarar que la Rendición de Cuentas sólo estará firme cuando sea votada por las dos Cámaras. Quienes hayan leído el artículo a que hace referencia el señor Senador Long se darán cuenta que el Ministerio de Economía y Finanzas está autorizado a buscar los recursos entre los Incisos 02 y 15; ahí aparecerá el panorama que le corresponderá al Inciso 10.

SEÑOR MINISTRO.- He respondido como puedo hacerlo en este momento, es decir, expresando cuáles son los criterios que vamos a utilizar. Mis asesores, incluso, me han sugerido números, pero ellos dependen de lo que se vote y de cómo se negocie después la aplicación del artículo. Por lo tanto, no quiero dar por adelantado ningún número que después debilite la defensa de los recursos que aspiro se vuelquen

para infraestructura. No obstante, informo -porque considero que tienen derecho a saberlo los señores Senadores- que los recursos recortados van a afectar las obras nuevas. ¿Por qué? Porque en el Presupuesto hay compromisos asumidos que se tienen que cumplir. En la medida en que se ejecute -como aspiramos- el 100% del presupuesto de inversiones, lo que se recorte dependerá de la marcha de los distintos Programas ya que, como bien saben el señor Senador Long y los demás Legisladores, el camino no es parejo -no todo empieza el primero de enero y termina el 31 de diciembre- y, por lo tanto, dependerá de la evolución de cada uno de los Programas hacia dónde debemos dirigir el recorte. De todas maneras, reitero que la estrategia es llevar adelante el Programa Nacional, con las prioridades establecidas, así como todo lo relacionado con los acuerdos departamentales.

En cuanto al segundo aspecto, coincido con el señor Senador en lo que tiene que ver con el rol de las concesiones y qué significa para el Estado la inversión privada que se pretende canalizar. Indudablemente, hay obras que resultan negocios que aseguran rentabilidad a los particulares, por lo que ellos están dispuestos a arriesgar. ¿Qué efecto tiene esto? Que nos permite contar con recursos para realizarlas, liberando otros del propio Estado para enfrentar aquellas donde la rentabilidad no es tan clara o incluso negativa. Pero también existen algunas obras de infraestructura, vinculadas con necesidades del país y de la sociedad, que no son rentables en el momento, pero pueden resultar de utilidad a futuro; para estos casos es que debemos tener todos los instrumentos aceitados.

Estamos convencidos de que el instrumento de la concesión es bastante sencillo de aplicar y Uruguay tiene cierta experiencia que facilita su utilización. Es verdad que la sociedad tiene cierta actitud al respecto, que no es casual, sino consecuencia de malas prácticas, que han ido desprestigiando el instrumento. Alguna vez dije que había que "exorcizar" el mecanismo, porque lo hemos ido condenando como consecuencia de determinadas situaciones y ellas han invalidado todo.

Es más; en este momento está circulando un libro -no quiero hacer publicidad a un libro editado por un particular, pero el título resulta bastante sugerente- titulado "Banana Republic". Como sabrán los señores Senadores, estamos discutiendo cómo desarrollamos el Puerto de Montevideo y sus instalaciones, ya que existe demanda de crecimiento y, curiosamente, en la víspera de tomar una serie de decisiones, justamente para llamar a los privados a participar en ese crecimiento, aparece un libro donde se relata, con lujo de detalles, nombres y precisiones de lo que fue el proceso de una larga historia de licitaciones de la terminal de contenedores, que terminó con la subasta que se adjudicó a "Cuenca del Plata". Allí figuran muchos detalles sobre los actores y operadores que hoy participan en esas obras de crecimiento o tienen la aspiración de hacerlo. ¡Si estarán bajo sospecha los procedimientos! Frente a eso, ¿qué podemos hacer? Asumir el desafío. Si este instrumento le sirve a nuestro país y ha funcionado en otras partes del mundo, escuchemos qué se dice al respecto en México, Chile y España, cuáles fueron los tropezones que tuvieron y cuáles los ajustes que permitieron que el sistema funcionara, para ver si podemos ofrecer un mecanismo hábil que asegure la transparencia del Gobierno, de los actores y, fundamentalmente, del mecanismo, que es el que necesitamos para que pueda concretarse la inversión. Y en esto creo que hemos hecho algunos avances.

Anteriormente, decía que descartamos la participación directa de privados en mecanismos de concesión. Pero la experiencia de concesión -que aspiramos a que termine bien o muy bien- de Consorcio del Este no va a ser asumida por la Dirección Nacional de Vialidad, sino por otra empresa que también funciona en el Derecho Privado, la Corporación Vial, que es una concesionaria, aunque el 100% de las acciones sea del Estado uruguayo. El producto del funcionamiento de los mecanismos de recaudación por peaje es lo que ha permitido la expansión de una política que ha posibilitado captar recursos no presupuestales para enfrentar obras de infraestructura y de caminería, que habría sido imposible encarar con los fondos que el Presupuesto establece. En un alto porcentaje, las obras se están realizando en el país a partir del funcionamiento de este mecanismo con el respaldo de los peajes, que es uno de los instrumentos que -a mi juicio- tuvieron gravitación para que se convirtiera en una emisión con la más alta calificación y mejor cotización de las obligaciones negociables que se colocaron en la Bolsa, lo que me alegré de comunicarles.

Nosotros tenemos muy claro cuál es la legislación que da base a la Corporación Vial del Uruguay y su funcionamiento que, hoy por hoy, tiene la característica de que el cien por ciento de sus acciones es estatal. No estoy haciendo ninguna afirmación ni renunciando a ninguna de las potestades de utilización y evolución que de futuro tiene la Corporación Vial, sino simplemente diciendo que creo que actualmente y en este período de Gobierno, es conveniente que resulte así.

SEÑOR LONG.- Sucede, señor Ministro, que cuando habló, lo hizo muy enfáticamente a favor del sistema de concesiones por las razones que explicó, como el paralelismo con Chile y demás. Pero aquí hay dos casos prácticos en los que es posible aplicar eso, pero a mi juicio no se está aplicando. Uno, es esta concesión que finaliza; usted dice que finaliza el actual concesionario y que de repente es mejor que así sea y no buscar ningún mecanismo de prórroga. Pero el nuevo concesionario no sería un privado; lo que estamos buscando es que sea alguien que pueda -como usted lo dijo claramente- en los primeros diez centímetros del metro de los chilenos, efectuar inversiones importantes, hacer el recapado, intercambiadores o cualquier otra cosa que al Ministerio le parezca en los próximos años. Usted señaló que este contrato vence el 18 de diciembre, así que en el 2008 ó 2009 se podrían estar haciendo inversiones importantes. Si se va a tratar de la Corporación Vial, no las va a poder hacer, porque el único dinero disponible va a ser, en principio, el de la recaudación de los peajes. Entonces, mucho mejor es que venga dinero fresco de alguien que quiera invertir y pueda realizar en los próximos años un conjunto de obras importantes. Pero el hecho de que la naturaleza de la Corporación Vial sea pública no estatal, de que el cien por ciento sea propiedad del Estado, es un hecho muy similar a que sea propiedad del Estado, aunque sea distinta la forma de gestión, de administración y tenga otra flexibilidad porque, en definitiva, no lograría incorporar un nuevo actor, que es el objetivo del sistema de concesiones, es decir, incorporar una parte que hoy día no está, que es el capital privado, actuando activamente en el tema.

Como dije anteriormente, el otro tema es menos complicado, pero la simple administración del sistema de peaje, por más que la recaudación vaya a la Corporación Vial, podría ser realizada por un concesionario. De esta forma, el Ministerio tendría un tema menos para ocuparse, debiendo solamente fiscalizar que se haga en forma correcta.

Habitualmente tenemos oportunidades de abrir algunas puertas; pero, en definitiva, no se terminan abriendo y es por ello que se avanza muy lento en el sistema de las concesiones.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO.- Para tranquilidad de los señores Senadores, quiero aclarar que tenemos en vista obras en las que haremos un llamado a privados para realizar la inversión y para concesionarlas. En realidad, la de la Ruta Interbalnearia ya está, más allá de que exija mejoramientos, pero hay obras nuevas para realizar que también pueden tener un margen de rentabilidad interesante, en las que estamos procurando crear las condiciones para poder hacer llamados a la participación de privados para que inviertan y así abrir un nuevo mecanismo. Quiero recordar que las modalidades no se limitan solo al peaje directo, sino que las concesiones funcionan también con otros mecanismos como “peaje sombra” o “peaje garantido”, cosa que en este momento estamos proyectando.

En cuanto al funcionamiento de la Corporación Vial en la administración de los peajes, quiero expresarle al señor Senador que para nosotros ha sido una tranquilidad que haya funcionado tan bien, sobre todo, habida cuenta de procurar retomar una serie de concesiones que incluían los cobros de peajes y donde había muchos problemas. No crea, señor Senador, que la solución de pasar los peajes a la concesión privada fue un proceso sin problemas; todo lo contrario. Ahora, esto se está ordenando y si bien nada dice que esté cerrada una opción futura, nos da garantía sin que nos resulte más caro. La Dirección de Vialidad se encarga de la fiscalización, porque la administración y la responsabilidad de la recaudación la realiza esa empresa que funciona en la Corporación Vial.

En lo que tiene que ver con el Puerto de Punta Carretas, quiero decir que me enteré de que este tema generó en el Plenario de la Cámara de Representantes una discusión -aunque no leí la versión taquigráfica- que hasta tuvo aspectos agresivos y sospechas. ¡Por favor!, si este es un problema, prefiero que este artículo sea eliminado, ya que aquí no hay nada extraño y nada tiene que ver con las obras de Punta Carretas. Estas obras, buenas o malas, las va a conducir, como corresponde, la Intendencia Municipal de Montevideo y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas expresó que si llega a haber un puerto comercial, quiere participar en el proyecto a través de la Administración Nacional de Puertos -me refiero a lo relativo al proyecto de puerto de pasajeros y demás- pero este no es el caso. El puerto deportivo, que es el que en realidad ya existe -nos han faltado fuerzas para convertirlo en deportivo- va ser regido por la Dirección Nacional de Hidrografía que, agrego, no lo tiene como prioridad; la prioridad que existe en Montevideo es el puerto del Buceo. Sin embargo, si se diera la posibilidad de hacer allí un puerto deportivo, sería muy bueno y la ciudad ganaría muchísimo.

El objetivo del decreto -el ingeniero Juri luego lo podría explicar en detalle- es determinar el área de influencia de la Dirección Nacional de Hidrografía, por lo siguiente. Mientras se habla de los proyectos y

de los planes con la mejor intención, hay algunas instituciones públicas y privadas que ocupan espacios, algunos de forma precaria y revocable, como la parrillada del club “La Estacada”. Esta parrillada, para ubicar los botes y para estacionamiento, corre el tejido de un día para el otro si necesita más espacio. Hablamos con sus propietarios, les explicamos la situación y nos han dicho que cuando precisemos el lugar, nos lo darán. Entonces, empezamos a ver cuál era el límite que le correspondía a la Dirección Nacional de Hidrografía, a fin de establecer responsabilidades y qué necesitaba para que ese lugar pudiera terminar siendo un puerto deportivo, si es que alguna vez nos ponemos a construirlo. De ahí surgieron, pues, esa serie de medidas.

Si bien en estos momentos ni siquiera se plantea correr el tejido del club “La Estacada” -confiamos en que cuando se precise, nos darán el espacio- simplemente queríamos que quedara resuelto cuál era el espacio que correspondería a la Dirección Nacional de Hidrografía en esa zona en caso de que se llegara a construir en un futuro el posible puerto. No hay nada más que eso y, por tanto, se puede borrar el artículo.

Por otra parte, consultamos a la Intendencia, que era la que se podía sentir afectada porque, en realidad, le estaríamos sacando una tajada de tierra no muy importante, aunque sí lo es para el puerto. La Intendencia coincide en que ese espacio tiene que tener las condiciones para permitir el funcionamiento. Por esos motivos, se estableció un artículo complejo que ha dado a interpretaciones que nada tienen que ver con la realidad; la realidad es que simplemente queremos definir bien cuál es el límite.

SEÑORA PERCOVICH.- Quería saber cuál es el motivo por el cual el artículo 199 elimina el requisito de publicidad del Código de Aguas.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- **Se trata de la simple eliminación de un trámite que, hasta la fecha, nunca se cumplió y que significaba una erogación importante para el gestionador de los permisos de aguas al tener que hacer la publicación en el Diario Oficial y en otro diario. Por esa simple razón se estaría eliminando.**

SEÑORA PERCOVICH.- Creo entender que no se consideraba necesario.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Así es, no era necesario.

SEÑOR LONG.- Sobre el tema del Puerto de Punta Carretas, el señor Ministro dio explicaciones vinculadas con algunos temas que se habrían manejado en otros ámbitos. Sin embargo, mi pregunta era la siguiente. Dado que la ubicación de este puerto se encuentra en una zona delicada dentro de lo que es el tejido de la ciudad, quisiera saber cuál sería el impacto desde el punto de vista del tránsito y del medio ambiente, entre otros. Desearía saber si ese estudio ha sido efectuado o si se ha realizado un preestudio, porque la autorización o habilitación tiene que ver con eso. También queremos saber en qué medida eso ha sido coordinado con la Intendencia Municipal de Montevideo -el señor Ministro algo ya ha señalado- es decir, qué grado de avance tiene el tema, a efectos de tener los suficientes elementos de juicio como para asegurar que esa obra es benéfica para la ciudad.

SEÑOR MINISTRO.- Esta habilitación, en realidad, es una reiteración, ya que el proyecto del Puerto de Punta Carretas integraba una larga lista de puertos que se habilitaron en todo el país en un Presupuesto anterior, si no me equivoco, en el año 1996. Incluso recuerdo que en aquel momento discutimos si las habilitaciones se podían hacer de esa manera, es decir, en equipo en todos lados o si había que hacerlas puerto por puerto. Cuando leí el artículo me pregunté por qué habilitar otra vez este puerto que ya estaba habilitado pero, como no había nada que esconder, dada la explicación que el ingeniero Juri me daba de las necesidades que existían, acordamos que quedara así redactado. No me pareció percibir dificultades en este sentido. Ahora bien, para que el puerto efectivamente se ponga en funcionamiento, aun siendo deportivo, se exige toda una serie de estudios que no se han hecho en esta etapa, porque todavía no tenemos planteado el objetivo de hacer el puerto. Sería una buena iniciativa, una linda idea, pero tenemos cosas antes para hacer y no sé si llegaremos a concretarla. De todos modos, efectivamente es necesario tener en cuenta las repercusiones ambientales de esa obra y, naturalmente, contemplar los aspectos relativos a la circulación del tránsito en la zona.

Por otro lado, paralelamente a esto, la Intendencia Municipal de Montevideo hizo un llamado a presentación de proyectos, no sólo para la Punta de las Carretas, sino también para otras y, en tal sentido, nos avisó de esta iniciativa en función de que esa área está a nuestro cargo, así como también lo está el Puerto del Buceo. Ante esa solicitud respondimos que, en lo que tiene que ver con el Puerto del Buceo,

tenemos algunas ideas y proyectos que queremos coordinar directamente -así lo estamos haciendo- y que, en relación a Punta Brava, cuando la Intendencia tuviera propuestas generales, estaríamos dispuestos a trabajar con ella, porque por nuestra parte no había ninguna definición previa.

La posición del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a este respecto es la de que no hemos decidido llevar adelante ese emprendimiento. Estamos previendo -no creo que resulte difícil imaginarlo- que un puerto deportivo en esa zona, independientemente de la suerte de Punta Brava, sería un aporte para la ciudad pero, reitero, no lo tenemos proyectado al día de hoy.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos la presencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y de sus asesores y la información que han brindado a la Comisión.

(Se retiran de Sala el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y sus asesores)